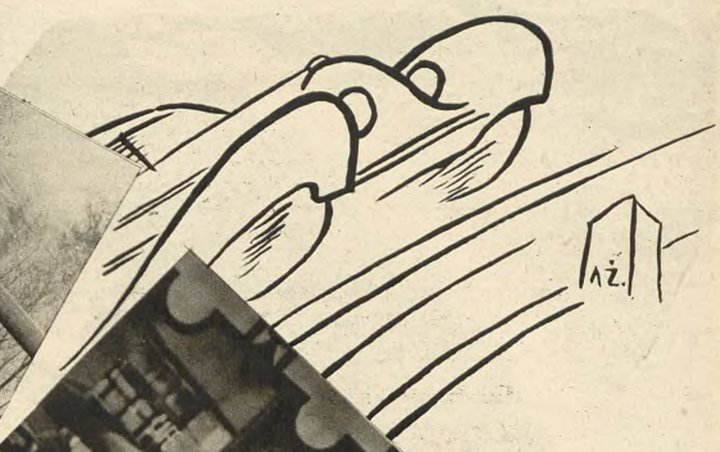
ŚWIATOWID

32 str. NUMER 60 gr.
MOTORYZACYJNY
Nr. 21/719 ROK XV
21 MAJA 1938 ROKU





Auto pod obstrzałem aparatów filmowych w czasie nakręcania sceny z Haroldem Lloydem, jako bohaterem filmu „Ostrożnie profesorze“.
Fot. „PARAMOUNT“.





Dyrektorska limuzyna, rekwizyt fiimów dyplomatycznych, szpiegowskich i kryminalnych.
Fot. „Paramount“.

bez tego rozwielmożnionego, zasadniczego rekwizytu.

Najmilsze i najsympatyczniejsze są „filmowe“ samochody, pojawiające się w różnych lekkich farsach z Haroldem Lloydem i innych tym podobnych. Będzie to zawsze „przedpotopowy“, poczciwy „Fordziak“, rozklekotany w sposób najbardziej fantastyczny, od którego odlatują koła, części, a on mimo to jedzie, przeskakuje przez nieprawdopodobne dziury na szosie, wpada w kałuże, przejeżdża przez potok, by wreszcie stać się wymarzonym rajem dla zakochanej pary, która w samochodzie tym, lub na jego gruzach, zamienia swój miłosny pocałunek.

Kiedyindziej będą to luksusowe limuzyny „dyrektorskie“, sunące bezszelestnie, zajeżdżające przed hotele, przed gmach opery. Wysiadać z nich będzie dama w białem futrze i gentelman w cylindrze i sortie de bal.

Nie do pomyślenia jest jakakolwiek afera kryminalna, dyplomatyczna, szpiegowska, gangsterów, czy uwodzicieli żywego towaru, by część akcji nie odgrywała się w pędzącym samochodzie. Nieodzowne będzie w tym wypadku zdjęcie jadącego auta, przez szybę szofera w kierunku jazdy. Wóz pędzić będzie jak szalony, nie bacząc na policjanta, regulującego ruch, na mijane samochody, tramwaje, przechodniów; oczywiście nikogo nie przejedzie i szczęśliwie dobrnie do... happy endu.

Tak dzieje się na — srebrnym ekranie. Jakżeż inaczej wygląda ów filmowy samochód w atelier filmowem! W każdym razie nie tak imponująco i nie tak motoryzacyjnie. Wspaniałe wnętrze samochodu, jest tu... dekoracją, składającą się z pudła o dwóch, najwyżej trzech ścianach, bez kół, podwozia i wogóle... samochodu. Za okienkiem, znajdującem się poza tylnem siedzeniem, przesuwać się będzie dekoracja ulicy, dając tem złudzenie, iż samochód jest w ruchu. Jeśli z akcji filmu wynika, że samochód znajduje się na złej szosie, z wybojami, wówczas specjalne urządzenie trząść będzie budką i siedzącymi w niej aktorami, nasilając natężenie ruchów w miarę potrzeby. Stary „rozklekotany“ Ford, będzie w gruncie rzeczy dobrem nowoczesnem autem; nałożono nań jedynie dekoracyjne nadwozie, z którego przy lada ruchu wypada kawałek żelaztwa, nie przeszkadzając oczywiście w dalszej jeździe...

Nie demaskujmy jednak samochodu! Tak bardzo lubimy przecież miłe złudzenia, zwłaszcza te, których dostarcza nam film!

R. B.



Muzealny gruchot jest nieraz wdzięcznem tłem dla akcji filmowej. Scena z filmu „Ostatni pociąg z Madrytu“. Fot. „PARAMOUNT“.

Minister ULRYCH i w-min. BOBKOWSKI o MOTORYZACJI



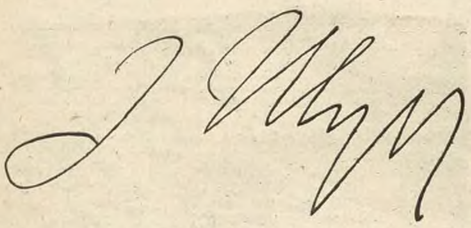
Minister Komunikacji Juljusz Ulrych.
Ag. Fot. „Światowid"

W związku z wydaniem przez redakcję „Światowida" osobnego numeru samochodowego, przedstawiciel nasz zwrócił się do PP. Ministra Komunikacji Juljusza Ulrycha i Wiceministra Aleksandra Bobkowskiego z prośbą o łaskawe wyrażenie Swoich poglądów na tak ważne obecnie zagadnienie motoryzacji.

Pan Minister Ulrych na prośbę naszego przedstawiciela złożył następujące oświadczenie:

„Zadania komunikacji samochodowej w stosunku do kolejowej i lotniczej, polegają obecnie w pierwszym rzędzie na funkcjach dowozowych. Poza tem jednak samochód zyskuje stopniowo zadania coraz bardziej samodzielne, bo komunikacja samochodowa staje się w ostatnich czasach również komunikacją dalekobieżną i wywalcza sobie coraz szersze pole do pracy, zwłaszcza w przewozie drobniejszych ilości ładunków o charakterze dorywczym i wymagających szybkiej dostawy. W zakresie przewozów osób samochód uzyskuje również coraz większe znaczenie, szczególnie jako jeden z podstawowych czynników rozwoju turystyki.

Wobec szybkiego tempa rozwoju techniki, trudno jest stawiać prognozy co do zadań i wzajemnego stosunku komunikacji kolejowej, samochodowej i lotniczej. — W tym stanie, jaki dziś obserwujemy, należy przewidywać, że komunikacja lotnicza będzie miała za zadanie szybki i daleki przewóz mniejszych ilości osób oraz najbardziej cennych towarów i poczty. Komunikacja samochodowa przejmie stopniowo przewóz ładunków drobnicowych nawet na większe odległości, oraz niemasowe średniodystansowe przewozy osób. Dla kolei pozostaną przewozy towarów charakteru masowego (o ile nie będą na danym obszarze przejęte przez drogi wodne) oraz masowe przewozy osób, zwłaszcza na większe odległości".





„W ostatnich latach możliwości rozwoju turystyki samochodowej wzrosły dzięki współpracy społeczeństwa w dziedzinie budowy dróg".
Ag. Fot. „Świat.wid"



Wicemin. Komunikacji Aleksander Bobkowski.

Spełniając naszą prośbę Pan Wiceminister Bobkowski również przesłał nam Swoje oświadczenie w tej sprawie ze szczególnem uwzględnieniem znaczenia motoryzacji dla rozwoju turystyki, będącej ważną pozycją w naszym bilansie gospodarczym.

Na pytanie: Jaką rolę winien — zdaniem Pana Ministra — spełnić samochód w krzewieniu turystyki polskiej?

Pan Minister Bobkowski odpowiedział:

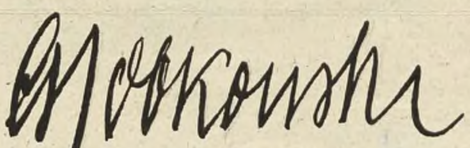
„Turysta samochodowy pełnił dotychczas w Polsce rolę pionierską, niszcząc maszynę na złych drogach, bez możliwości jej naprawy wobec braku warsztatów i stacji obsługi. Turystyka samochodowa w warunkach obecnych — przy braku garażów samochodowych i złym stanie dróg — była ryzykiem, a nie przyjemnością.

Powszechnie wiadomo, że w bilansach płatniczych Włoch, Francji, Niemiec czy Szwajcarji dodatnią pozycję stanowią dochody z turystyki samochodowej. Kraje te zachęcają do przyjazdu automobilistów stosowaniem specjalnych ulg. Jednem z najważniejszych udogodnień jest możliwość zakupu benzyny po cenach ulgowych. Pewność i przyjemność podróżowania samochodem na Zachodzie spowodowana jest dobrem zagospodarowaniem szlaków drogowych, wyposażonych w firmowe stacje z materjałami pędnymi i smarami, stacje obsługi i warsztaty z częściami zamiennemi, tanie i uwzględniające potrzeby nowoczesnego turysty — wspaniałe garaże. Ułatwiają orjentację na długich szlakach drogowych bezpłatne broszury informacyjne, mapy i przewodniki. W takich warunkach samochód ma wielkie możliwości rozwoju i jest gwarancją nasilenia ruchu turystycznego — automobilowego, zarówno wewnętrznego jak zagranicznego.

W ostatnich latach możliwości rozwoju turystyki samochodowej wzrosły, dzięki współpracy społeczeństwa w dziedzinie budowy dróg, ulgom podatkowym i polepszeniu sytuacji gospodarczej w Polsce.

Samochód przeszedł w opinji społecznej olbrzymią ewolucję pojęć. Z fałszywie pojmowanego luksusu stał się potrzebą. Zrozumiano jego znaczenie dla rozwoju gospodarczego i obronności kraju. Trzeba tylko przyspieszyć rozbudowę dróg i zagospodarowanie szlaków stacjami obsługi i garażami oraz zagwarantować życzliwą, tanią i fachową ich obsługę.

Społeczeństwo polskie daje dowody należytego zrozumienia potrzeby rozwoju turystyki automobilowej, a placówki turystyczne wykazują działalność godną naśladowania. Budującym przykładem tego zrozumienia jest działalność Ligi Popierania Turystyki, która realizuje obecnie budowę dwóch nowoczesnych garażów w Zakopanem i Augustowie. — Augustów leży na trasie Kowno—Suwałki—Warszawa, stanowiąc zaplecze turystyczne o monumentalnym krajobrazie w odległości od stolicy zaledwie o trzy godziny jazdy samochodem".





MADELEINE CARROLL — ARTYSTKA AMERYKAŃSKICH EKRANÓW

KUPON Nr. 21 *upoważniający do losowania nagrody za rozwiązanie zagadek z 31-go maja 1938 r.*



Morskie Oko, końcowy etap drogi państwowej nr. 113 Warszawa—Kraków—Zakopane—Morskie Oko. **Fot. Zalasiński — Kraków**

NA AUTOMOBILOWYCH SZLAKACH TURYSTYCZNYCH

Minęły, na szczęście, już czasy, kiedy samochód osobowy był uważany za luksus i zamiast być źródłem radości, stawał się dla właściciela powodem szykan i złośliwości ludzkich, oraz pretekstem do wymierzania wydatnie zwiększonego podatku dochodowego. Dziś zarówno społeczeństwo, jak i władze rozumieją, że każdy nowy samochód osobowy, to jeden więcej warsztat pracy, to wzmożenie potencjału obronności państwa, to pobudzenie ruchu turystycznego, to unowocześnienie Polski.

Niestety, turysta automobilowy w Polsce musi nietylko przezwyciężać ciężkie przeszkody terenowe, jak np. fatalne drogi, ale spotyka się na każdym kroku z warunkami, jakie w zachodniej Europie panowały przed 20-tu, czy 30-tu laty. Brak u nas w miejscowościach klimatycznych garaży, stacyj obsługi, a nawet często gęsto stacyj benzynowych, które w ubiegłym roku masowo likwidowano z powodu nieopłacalności. W razie poważniejszego defektu, gdzieś w drodze, automobilista skazany jest na unieruchomienie wozu, gdyż brak części zapasowych w przedstawicielstwach, które pomimo najlepszych chęci nie mogą obsłużyć klienta, nie otrzymując kontyngentów przywozowych. Mimo tych przeszkód motoryzacja postępuje jednak naprzód, po drogach uwija się coraz więcej aut osobowych. W soboty i niedziele, od maja do września na szlakach turystycznych, zmierzających do miejscowości klimatycznych i uzdrowiskowych, czy to na Podhalu, na Podkarpaciu, nad polskiem morzem czy na Śląsku, pojawiają się rasowe maszyny, wiozące ludzi, spragnionych słońca i świeżego powietrza oraz kontaktu z przyrodą. Największe zainteresowanie wśród automobilistów budzi oczywiście Podhale, bo droga Kraków—Zakopane, niestety jeszcze ciągle niegotowa, to pejzażowo najcudowniejszy szlak w Polsce. A cóż dopiero mówić o szosie Zakopane—Morskie Oko! Być przy Morskiem Oku, w sercu Tatr, jest marzeniem każdego automobilisty. Ufajmy, że już niedługo, a w każdym razie najpóźniej za dwa lata, wspaniała autostrada połączy Kraków z Zakopanem, a przez to świątynia tatrzańska stanie się dostępna dla wszystkich miłośników piękna przyrody.

JAN LANKAU.



Reżyser Michael Curtiz (twórca „Kapitana Blooda“ i „Szarży Lekkiej Brygady“) kończy w atelier Warner Bros. w Hollywoodzie realizację dźwiękowego „Robin Hooda“ (wyprodukowany przed laty „Robin Hood“ z Douglasem Fairbanksem był jeszcze filmem niemym). Rolę tytułową objął wymarzony poprostu do tej roli Errol Flynn, a u jego boku zobaczymy Olivię de Havilland.

NIEŚMIERTELNE PRZYGODY ROBIN HOODA ODŻYJĄ W NOWYM SEZONIE FILMOWYM NA EKRANIE!

W ROLI ROBIN HOODA — ERROL FLYNN!

Będzie to gigantyczny film w naturalnych kolorach.

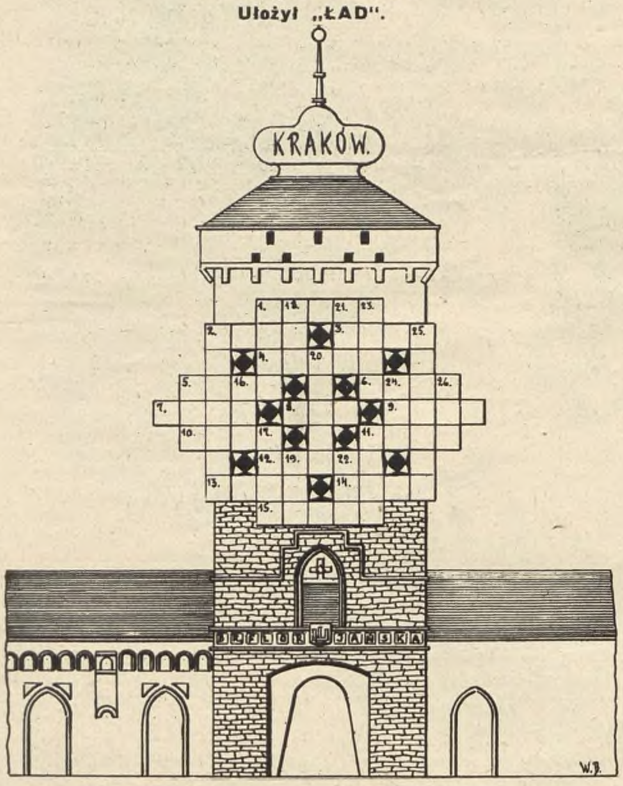




Już tych kilka scen daje pojęcie o wielkości i rozmachu, z jakim realizowany jest „Robin Hood“ w Ameryce. Zdjęcia Fot. „WARNER BROS“.

Krzyżówka.

Ułożył „ŁAD“.



Wyrazy poziome: 1. Ustępstwo od ceny. 2. Sztuka lub sposób wyrażania myśli słowem lub na piśmie. 3. Stowarzyszenie wolnomularzy. 4. Miejsce klęski Francji w r. 1870. 5. Pasmo górskie w Ameryce. 6. Księstwo w Anglji. 7. Warstwa ludności lub narodu. 8. Miara powierzchni (gruntu). 9. Miasto w Egipcie. 10. Słynny zakład wychowawczy w Anglji. 11. Żyzne miejsca na pustyniach. 12. Zasłona, tło, na które rzuca się obrazy świetlne. 13. Oprawa obrazu. 14. Kwity na należność. 15. Imię męskie (cesarze rzymsko-niemieccy).

Wyrazy pionowe: 1. Szczyt w Tatrach. 2. Członek Izby Wyższej. 5. Bogini grecka. 11. Rzeka w Azji. 17. „Nikt“ w języku martwym. 18. Spójnik. 19. Oprawca. 20. Port francuski w Senegalu. 21. Miejscowość w Piemoncie. 22. Miasto w Finlandji. 23. Dźwięki. 24. Owad. 25. Najdziksza część Apeninów. 26. Powieściopisarka szwedzka.

Był wieczór...

(Z cyklu: „W obliczu Tatr“).

SZARADA.

(Ułoż. „Tońko“ — Klub Szaradz. w Warszawie).

Był wieczór... Cichy wieczór, jakich w życiu wiele
oglądałem oczyma pełnemi zachwytu...
Łkał dzwon na Anioł Pański w pobliskim kościele
i odbijał się echem od tatrzańskich szczytów...

Byłaś przy **czwartym...** Wokół szumiały smereki —
wierchy ostrzem granitów bodły ciężki błękit —
szósta-siódma upojna i Giewont daleki,
twoje słowa, jak balsam, koiły serc męki...

Zimowa **siódma-piąta** opadła na ziemię,
okryła śmigłe jodły śnieżnym, białym puchem —
lasy, szumiące w lecie, nie śpiewają — drzemią...
Patrzę na ciemne góry i milczący słucham...

Chociaż dawno na ziemię spadł mrok **siódmy-drugi**
do tej **raz-drugiej** w chatkach tlą błędne kaganki...
Pięć kojąca **sześć-siódma** i ten wieczór długi
raz-dwa-trzy mnie przy boku mej wiernej kochanki...

Raz nocy ranek wstaje... Nie!.. Ja nie chcę świtu!....
Przy **czwartym** pozostanie wieczór, gwiazdy złote
i księżyc, co żegluje **raz** falach błękitu...
Chodźmy!... Zabieram z sobą smutek i tęsknotę...

Za rozwiązanie powyższych dwu zadań, redakcja „Światowida“ przeznacza

t r z y n a g r o d y.

Pierwsza zł 20.—, druga zł 10.—, trzecia prenumerata miesięczna „Światowida“.

Rozwiązania należy nadsyłać najpóźniej do dnia 28 maja 1938 r. wraz z załączonym kuponem.

Rozwiązanie z Nr. 18.

1) **HASŁO: SADZIMY DRZEWA.**
2) **NA POŻEGNANIE ZIMY.**

Trafne rozwiązanie zagadek z Nr. 18 nadesłali:

E. Piottuch, Wilno; Władysław Opaliński, Wilno; Br. Kowallek, Chełmża; „Efros“, Warszawa; Czesław Błażejewski, Ząbki; Jerzy Czechowicz, Gródek Jag.; Olga Szatko, Tarnów; Bolesław Ostrowski, Kościan; Władysław Krupa, Kraków; Ryszarda Türschmidówna, Tarnów; Wiktor Kowalczyk, Płock; Mery Piwowarczykowa, Borysław; Betty Herzberg, Borysław; Wilhelm Herzberg, Borysław; Karol Łukasiewicz, Brzeżany; Jerzy Goszcz, Końskie; Jan Sysak, Nowy Sącz; Alfons Dylewicz, Łowicz; E. Siekierzyński, Żyrowice; Helena Kołakowska, Warszawa; Olga Kondratiuk, Toruń; Marja Strubel, Warszawa; Mira Lilpopowa, Włochy; Edward Klawe, Jedlnia; Stefania Drozdówna, Biała Krakowska; F. Kocur, Chybie; Zdzisław Paciorek, Nowy Sącz; Andrzej Godawa, Łuków; ks. Juljan L. Arlitewicz, Mychów; Filek z Baranowicz; Roman Dziubiński, Warszawa; Jadwiga Kaczmarkówna, Gniezno; Jan Kierepka, Budzanów; Janina Dobrowolska, Toruń; Kaczmarczyk, Warszawa; B. Sedlaczek, Dziedzice; Edward Suchorzewski, Warszawa; Jerzy Januszewski, Legjonowo; Mieczysław Karaś, Wyszków; Zygmunt Blatt, Łódź; Cezary Władysław Zamiński, Warszawa; Wacław Pogodziński, Warszawa; Koło Szaradziarskie Świetlicy im. Adama Mickiewicza, Warszawa; Wojciech Hussarzewski, Krzcięcie; Stach Ziemski, Lublin; inż. Edw. Kudliński, Kraków; Irena Kalenkiewiczowa, Modlin; A. Mieczkowski, Wilno; I. Beberówna, Biała Krakowska, Ignacy Anczyk, Sadowiec; Tadeusz Milewski, Warszawa; Urszula Bochyńska, Gniew; Marja Bukowska, Bieżanów; Karol Głowacz, Bieżanów; Franciszek Gruszka, Kozy; Marja Chachlowska, Kraków; Stanisław Goliński, Kraków; Adam Piller, Kraków; Władysława Małuska, Ostrów; Danka Skoczkiewiczówna, Warszawa; Ania Tołłoczkówna, Warszawa; Wanda Sosenkowa, Kraków; Stan. Grabowski, Płock; Mieczysław Rydel, Łódź; por. Zbigniew Stańczewski, Gródek Jag.; por. Marjan Serafin, Nowy Sącz; Jan Czyżewski, Kraków; N. Kazimierz Kozłowski, Warszawa; Zofja Boulange, Brwinów; Witold Majewski, Warszawa; Jan Janiszewski, Łomża; Marja Józefowa Oranowska, Warszawa; Aleksy Wachowski, Warszawa; Bolesław Zieliński, Gniezno; Anna Ulicka, Lublin; Bronisława Ramułtowa, Jeżów; Irena Dzianottówna, Gniezno; Eugenja Groszewiczówna, Ciechanów; Teofil Sobecki, Poznań; Tadeusz Jabłoński, Jaremcze; Jerzy Parylewicz, Lwów; Roman Łempicki, Lwów; Józef Sowa, Ostróg; Kasyno, Komarno; Eryk Unverricht, Pawłów; **mgr. Marja Moszyńska, Lwów (zł. 20.—)**; Ignacy Kleinmann, Piwniczna; „Maryśka z Pohulanki“; Stefan Rakowski, Poznań; Roman Goliński, Lwów; S. Mikowska, Warszawa; Janusz Roman, Warszawa; **Władysław Smoła, Zakopane (zł. 10.—)**; Łucja Kapuścińska, Warszawa; Zygmunt Tietz, Warszawa; inż. Zygmunt Słowikowski, Warszawa; „Nana“, Śniatyn; Kazimiera Ćwierniakówna, Zakopane; Eugenjusz Dworski, Lwów; Stanisława Inwalska, Tarnopol; Eugenjusz Dowmanowicz, Lwów; Lesław Urbański Lwów; Marja Józefiakówna, Toruń; R. Konieczny, Miasteczko Śląskie; Jadwiga Skopińska, Kraków; Halina Bohdanowiczowa, Grudziądz; Stanisław Kinderman, Częstochowa; Helena Kańska, Olkusz; Tomasz Rybka, Wysokie Litewskie; Janina Płotka, Bydgoszcz; mgr. Józef Czołba, Toruń; Krystyna Rąpała, Lwów; Ninka Rąpałówna, Lwów; Stefanja Payzerowa, Radomsko; Władysław Yurgenson, Gniezno; Adam Zalewski, Toruń; J. Darmas, Białystok; Iza Woźniakówna, Gorlice; Róża Przyłuska, Ruskie Piaski; Jadwiga Wąsikówna, Żarki; **Izio Taubes, Wilno (prenumerata miesięczna „Światowida“ od 1—30 VI 1938)**; Karolina Soszyńka Chrzanów; por. Tomaszewski, Kowel; Irena Klemensiewiczówna, Kraków; Jan Konopka, Ciechanów; Jolanta Frankowska, Łódź; A. Loeglerowa, Lwów; Wanda S.; dr Franciszek Jakóbczak, Stanisławów; inż. Wł. Nowiński, Anin; Stefanja Kornyówna, Lwów; por. Zbigniew Stańczewski, Gródek Jag.; Irena Lewicka, Lwów; Józefa Krzyżewska, Warszawa; Halina Bartolewska, Lublin; Zofja Nowogrodzka.

Nagrody otrzymali pp. mgr. Marja Moszyńska, Lwów, ul. Śląska 18 (zł. 20.—), Władysław Smoła, Zakopane, Sanatorjum Z. N. P. (zł. 10.—), oraz Izio Taubes, Wilno, ul. W. Stefańska 19/8 (prenumerata miesięczna „Światowida“ od 1—30 VI. 1938).

„Polska mocarstwowa — jedynie na skrzydłach“.

ŚWIATOWID WYCHODZI W KAŻDĄ SOBOTĘ W KRAKOWIE, POZNANIU, WARSZAWIE, LWOWIE I WILNIE.
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Kraków, Wielopole 1.
TELEFONY: 150-60 (centrala), 150-61, 150-62, 150-63, 150-64, 150-65.
Oddział w Warszawie: Krakowskie Przedmieście 9, Tel. 5-51-90.
Numer konta P. K. O. w Krakowie 404.200 — w Warszawie 140-725.
Przekaz rozrachunkowy Nr. 2 przez Urząd Poczt. Kraków 2.

CENA OGŁOSZEŃ:
Strona dzieli się na trzy łamy (szerokość łamu 80 mm.) 1 mm w jednym łamie 1 złoty. Ogłoszenia zamieszczone jako jedyne na stronie (tak zwane „solus“) — 1 mm. w jednym łamie 2 złote. Ogłoszenia, zamówione jako jedyne na stronie („solus“), jeżeli ze względów technicznych nie będą mogły być zamieszczone według zlecenia, będą drukowane jako ogłoszenia zwykłe po cenie normalnej.

Reklamacje w sprawie nieotrzymania lub późnego doręczania egzemplarzy należy wnosić niezwłocznie, pisemnie, do Urzędu Pocztowego (doręczeniowego), a nie wprost do Administracji.
Prenumerata kwartalna zł. 6.50. Zagranicą zł. 9.50.
Prenumerata miesięczna zł. 2.20. Zagranicą zł. 3.20.
Wydawca i naczelny redaktor: M A R J A N D Ą B R O W S K I.
Kierownik literacki i redaktor odpowiedzialny: Dr. JÓZEF FLACH.
Zakłady Graficzne „I. K. C.“ pod zarządem Franciszka Czajki,

ZWYCIĘSKI ZESPÓŁ STRZELECKI.

W tych dniach odbyło się w sali gimnastycznej Ośrodka W. F. w Warszawie uroczyste rozdanie nagród uczestniczkom XI Centralnych Kobiecych Zawodów Strzeleckich. Po powitaniu zebranych przez przewodniczącą Kobiecego Klubu Strzeleckiego p. Stokowską, zabrał głos dyr. PUWF-u gen. Sawicki, poczem przemawiała senatorka Kudelska. Na zdjęciu gen. Sawicki wręczający nagrodę im. Marszałka Piłsudskiego zwycięskiemu zespołowi Związku Strzeleckiego.





MAJOWA KRÓLEWNA RÓŻ...

ECHA 12 MAJA



Przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych z p. wicewoj. dr. Małaszyńskim i dowódcą O. K. gen. Łuczyńskim na czele, schodzą po Mszy św. w Katedrze na Wawelu do krypty pod wieżą Srebrnych Dzwonów, by złożyć hołd pamięci Marszałka Piłsudskiego przed trumną, mieszczącą Jego śmiertelne szczątki.

ZDJĘCIA AG. FOT. „ŚWIATOWID"

Na całym obszarze Rzeczypospolitej, w miastach i miasteczkach a nawet w najmniejszych wioskach dzień 12 maja poświęcony był w całości pamięci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Może nawet w tym roku udział szerokich warstw społeczeństwa w żałobnych uroczystościach był jeszcze większy. Dowód to, że w miarę oddalania się od tragicznego dnia 12 maja 1935 r. kult Wskrzesiciela Polski nie słabnie, lecz przeciwnie coraz bardziej potężnieje. Szczególnie liczny był tym razem udział młodzieży szkolnej, zwłaszcza w tych miastach, jak Warszawa, Kraków i Wilno, gdzie miejsca, związane po wszystkie czasy z pamięcią Wielkiego Marszałka były celem trwających przez cały dzień pielgrzymek młodego pokolenia, zdającego sobie dobrze sprawę z tego, komu zawdzięcza, iż kształci się i wychowywa w Niepodległej Polsce. Najwyższy przedstawiciel Narodu Polskiego, P. Prezydent R. P., składając wieniec laurowy w Belwederze, był wyrazicielem uczuć i myśli wszystkich Polaków. Podobne zaś obchody żałobne odbyły się w dniu 12 maja i zagranicą przy udziale licznych rzesz Polaków.

MOTOCYKLE ANGIELSKIE NA WYSTAWIE POZNAŃSKIEJ.

W krajach produkujących samochody i motocykle liczne rzesze nabywców oczekują co roku otwarcia salonu, na którym fabrykanci i konstruktorzy popisują się zdobyczami ostatniego sezonu produkcyjnego. Salony te mają swoją ustaloną sławę: „Olimpia“ londyńska, wystawa paryska czy berlińska to olbrzymie pokazy, grupujące na terenach wystawowych dziesiątki tysięcy eksponatów na setkach stoisk.

W Polsce, niestety, produkcja krajowa posiada jeszcze tak skromne rozmiary, że nie stać nas na urządzenie specjalnego salonu automobilowo-motocyklowego.

I klient polski byłby zdany na łaskę i widzimisię przedstawicielstw, gdyby nie doroczne Targi Poznańskie, które są rewją pojazdów mechanicznych, jakie dostaną się w ręce polskiego nabywcy.

W roku bieżącym dział motocyklowo-samochodowy na Targach nabrał specjalnego znaczenia, czego wyrazem było przeznaczenie na eksponaty z zakresu pojazdów mechanicznych aż dwu wielkich hal i części terenu wolnego. Tu można też było przekonać się, że hasło motoryzacji, to nie tylko czcza gadanina, ale że ta poważna dziedzina w życiu gospodarczym i u nas zaczyna nabierać właściwego ciężaru gatunkowego.

Po raz pierwszy widzieliśmy należycie obsadzony szczególnie dział motocykli produkcji angielskiej. Jeszcze do niedawna przemysłowcy angielscy dość lekceważąco odnosili się do rynku polskiego, który nie przedstawiał dla nich zbyt wielkich perspektyw. Obecnie zmieniło się to radykalnie, czego dowodem była wielka różnorodność i bogactwo typów tych najlepszych na świecie maszyn.

Królowały na Targach popularne setki z „Excelsiorem“, „Bakerem“ i „Francis Barnettem“ na czele. Szczególnie odwiedzane stoisko angielskie zawdzięczało swoje niezwykłe powodzenie i olbrzymie zainteresowanie zwiedzających doskonałemu pomysłowi zaproszenia znakomitego jeźdźca p. Nagengasta, rekordzisty Polski.

Obdarzony anielską cierpliwością mistrzowski kierowca odpowiadał cierpliwie na tysiące pytań, którymi zasypywali go ciekawscy, kandydaci na nabywców popularnych „setek“ „Excelsiora“ lub „Bakera“. Po wielokroć musiał Nagengast powtarzać, jak to odnosił na takim maleńkim motocyklu zwycięstwa na ciężkich wyścigach, jak np. w Alei Niepodległości w Warszawie, jesienią ub. roku, gdzie osiągnął prawie 80 kilometrów na godz.

Firmy pokazały też szereg ulepszeń i udoskonaleń, które poczyniły na podstawie wystaw swoich krajowych, a które zagranica zobaczy dopiero jesienią u siebie.

Na Targach Poznańskich Anglicy pokazali, że zarówno materjałowe jak i konstrukcyjnie są niepokonani w budowie motocykli. Każda maszyna opracowana z największą precyzją i na podstawie wieloletniego doświadczenia wyróżniała się już na pierwszy rzut oka z pośród produkcji kontynentalnej. Stosowanie najlepszych surowców, których Wielka Brytanja posiada wbród, pełnowartościowe wyekwipowanie każdej, nawet najmniejszej maszyny — oto przyczyna, dla której zainteresowanie się nabywców skupiało się przy okazałych stoiskach przedstawicieli „Excelsiora“, „Royal Enfielda“, „Panthery“, niepokonanego „Nortona“ i in.

Ludzie kulturalni prenumerują „ŚWIATOWIDA“.

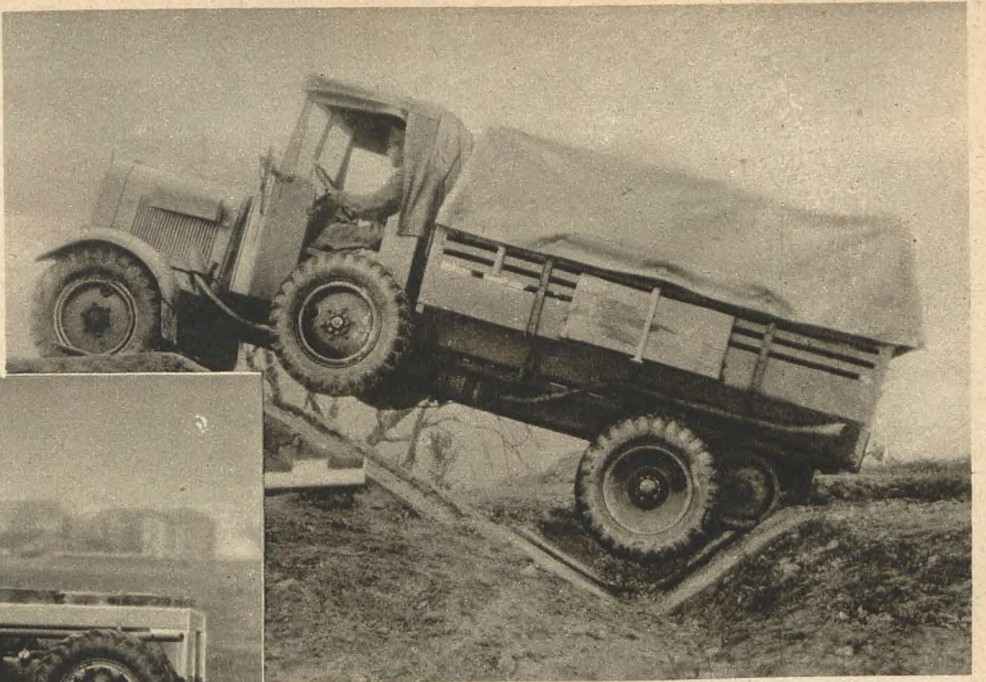
JAZDA NA OBIDOWĄ.



Krakowski Klub Automobilowy rozpoczął sezon wiosenny tradycyjną jazdą na Obidową, w której wzięło udział kilkadziesiąt wozów. Obidowa, jest to góra, leżąca na drodze Chabówka — Nowy Targ. Na zdjęciu odjazd maszyn z przed gmachu Klubu Automobilowego w Krakowie. W pośrodku m. in. widoczny prezes Klubu, ks. Roman Sanguszko. Przy samochodzie w czapce klubowej p. Wilhelm Ripper, prezes Komisji Sportowej.

Ag. Fot. „Światowid“.

DLA MASZYN NIEMA PRZESZKÓD



Transporter terenowy typu lekkiego na specjalnie zbudowanej eksperymentalnej przeszkodzie terenowej.



Szwajcarski transporter o czterech osiach nośnych, 8 kołach napędzanych i 4 sterowanych pokonywa wszystkie przeszkody terenowe.

Dla nowoczesnych specjalnych maszyn terenowych, dziś już właściwie nie istnieją przeszkody, nawet w najcięższym terenie, w czasie akcji bojowej na wojnie. Kierunek akcji prowadzi często zupełnie celowo przez bezdroża, których przebycie jeszcze przed 100 laty przedstawiałoby się jako absolutna niemożliwość. Czołgi, transportery, ciągniki, specjalne samochody i motocykle terenowe — oto środki zdolne do pokonywania wszelkich przeszkód terenowych, jak to wykazała praktyka wojenna w Abisynji, w Chinach i w Hiszpanji.

Z kilku załączonych zdjęć można się zorjentować, jak wymyślnie są zbudowane specjalne maszyny transportowe dla wojska, z innych można sobie przedstawić obraz pracy takich maszyn w terenie. Czy operowanie takiemi maszynami jest łatwe?...

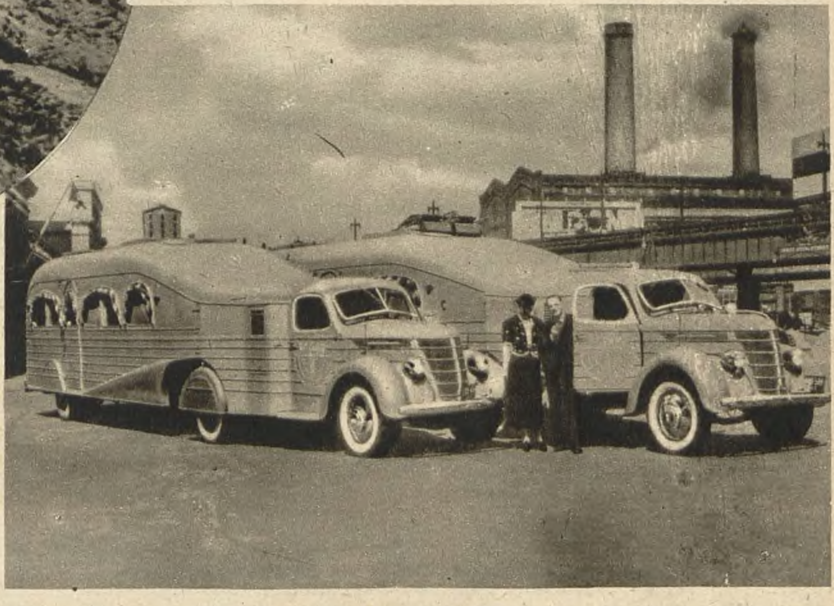
Prowadzenie maszyn terenowych, szczególnie wielkich ciężarowych, to przedmiot specjalnego treningu. Państwa, zmuszone do coraz większych wysiłków w obawie o swą nienaruszalność, jak i inne, „zmuszone" do intensywnego zbrojenia się z „obawy" przed ciągle czyhającym przeciwnikiem — starają się specjalnie szkolić zwłaszcza młodzież w sztuce prowadzenia maszyn w terenie. Służy do tego przedewszystkiem sport motocyklowy, we wszystkich prawie krajach przejawiający się dziś w formie imprez przedewszystkiem terenowych. Zwłaszcza w Niemczech terenowy sport jest motorowym sportem dla mas, w tych imprezach startuje naraz po 300 czy 400 zawodników na maszynach fabrycznych, wojskowych i prywatnych.



Seryjny samochód z napędem na przednie koła w czasie próbnej jazdy na rozmokłej gruntowej drodze.



Ciężki transporter niemiecki na próbach w polskim piasku. Posiada silnik 170-konny, wszystkie koła napędzane, koła tylnych dwóch osi napędzanych połączone gąsienicami.



Amerykańskie wozy przeznaczone dla wyprawy afrykańskiej Gattie'go. Wozy te pokonywują z łatwością przeszkody terenowe.

Najlepsze jednak transportery czy ciągniki niewiele pomogą, jeśli ich obsługa nie będzie stała na wysokości zadania. Obsługa specjalnych maszyn w czasie wojny, to motocykliści i automobiliści cywilni w czasie pokoju. Pocieszającym objawem w naszym kraju jest fakt konkretnego zajęcia się sprawą szkolenia terenowego swych członków przez Polski Związek Motocyklowy i zainteresowania, wykazywane w tym kierunku przez Automobil i Touring Klub.

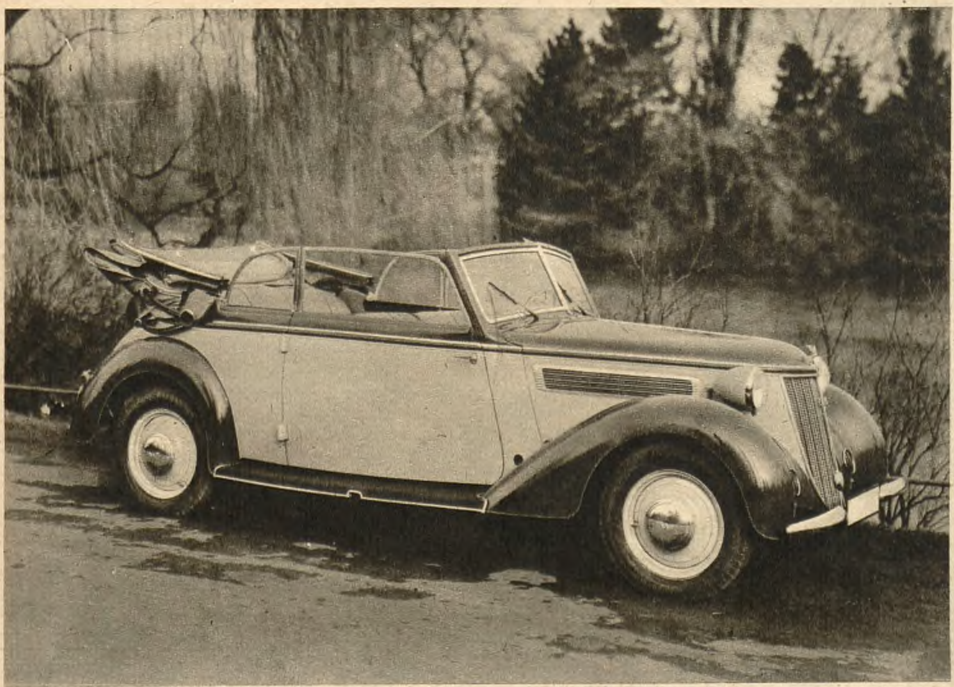
M.

AUTO UNION

DKW · W · Audi · HORCH

— to koncern czterech saskich wytwórni pojazdów mechanicznych, samochodów: WANDERER, DKW, HORCH i AUDI oraz motocykli DKW. Seryjne samochody i motocykle z pod znaku AUTO-UNION budowane są na podstawie nieprzerwanie prowadzonych badań naukowych. Dosłownie w setkach raidów szosowych i terenowych stale dokumentują celowość swej konstrukcji i wykazują nieporównaną odporność przy szybkiej jeździe na najgorszych nawierzchniach.

Specjalnie wyścigowe i rekordowe samochody, znane ogólnie jako „Auto-Union" wraz z motocyklami wyścigowemi i rekordowemi, niezwykle szybkiemi DKW — pozwalają na zbieranie coraz to nowych doświadczeń, dla wykorzystywania ich przy ulepszaniu budowy typów rynkowych.



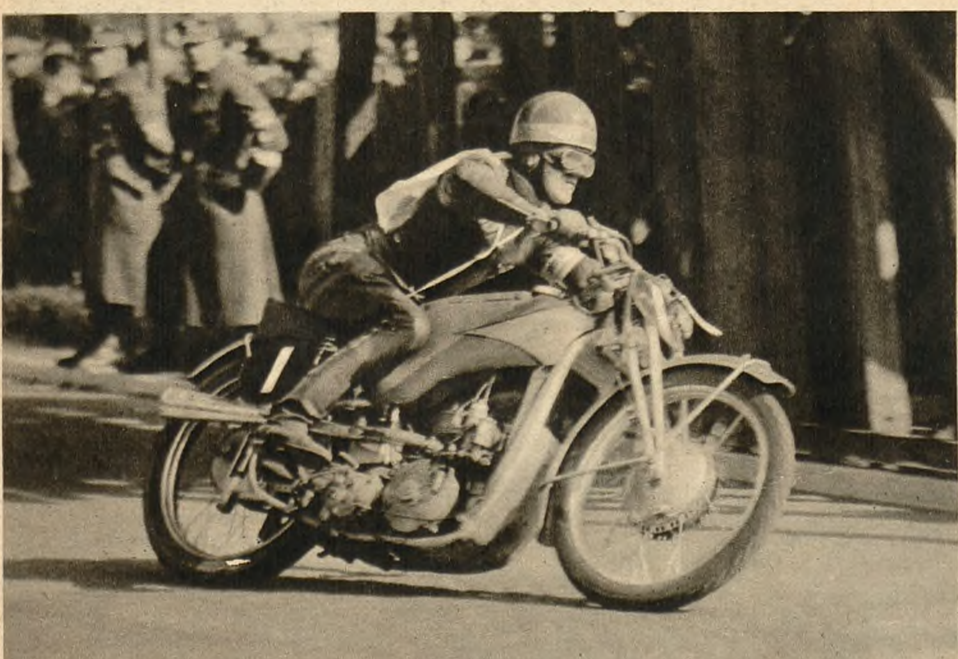
WANDERER

— to samochód najwyższej klasy, w kategorji do 2 ltr. Posiada 42-konny silnik, zużywa tylko 10 ltr. benzyny na 100 klm., rozwija gwarantowaną szybkość 108 klm/g. Mocne stalowe nadwozie, silne podwozie, niezależne koła przednie, patentowana konstrukcja tylnej osi (Schwebeachse), przeciwdziałająca wychylaniu wozu na zakrętach, patentowany system kierownicy — oto dalsze zalety samochodu WANDERER.

SAMOCHÓD DKW

— jako lekki użytkowy typ, opracowany jest prosto i zbudowany nadzwyczaj silnie. Posiada napęd przedni i 2-cylindrowy, 2-taktowy, silnik o mocy 20 koni, osiąga szybkość prawie 100 klm/g., zużywa tylko 6—7 ltr. paliwa na 100 klm. Oto typ dla wszystkich, którzy nie są w stanie wydawać zbyt wiele na eksploatację maszyny, dla tych, którzy szukają typu lekkiego, niezawodnego i szybkiego.





MOTOCYKLE DKW

— dla pracy, turystyki i sportu — słyną dosłownie w całym świecie ze swej wysokiej wydajności, niezawodności, szybkości i elastyczności. Nieprzerwany łańcuch sukcesów podczas prób rekordowych, w wyścigach szosowych i górskich a dalej w raidach terenowych — oto najlepsze dowody wysokiej wartości rozwiązań motocykli DKW i ich odporności na zużycie. Praktyczny i przewidujący motocyklista wybiera prosty, solidny i niezawodny motocykl DKW.

WARSZAWSKA SPÓŁKA SAMOCHODOWA

Z. NIEDZWIECKI i S-ka

Salon Wystawowy i Sprzedaż Mazowiecka 11, tel. 519-34 **Warszawa** Stacja Obsługi Twarda 64, tel. 519-33

SIEĆ FACHOWYCH ODDZIAŁÓW i STACYJ OBSŁUGI

obejmuje teren całej Polski. Oto spis punktów, gdzie maszyny z pod znaku AUTO-UNION obsłużone będą szybko, fachowo i po niewygórowanych, ściśle ustalonych cenach:

WARSZAWA — „Warszawska Spółka Samochodowa Z. Niedzwiecki" i Ska, Warszawa, ul. Twarda 64.
POZNAŃ — St. Sierszyński i Ska, Poznań, Pl. Wolności 11.
KATOWICE — Śląska Spółka Samochodowa, Sp. z o. o. Katowice, Matejki 3.
GDAŃSK — F. Gehrwien, Gdańsk, Elisabethwall 6a,
LWÓW — D/H „Propag" Lwów, Pl. Halicki 7
KRAKÓW — Inż. L. Rebhan, Kraków, Dunajewskiego 2.
ŁÓDŹ — Karol Küster i Ska, Łódź, Piotrkowska 171/173.
RADOM — „Auto-Motor" M Szczawiński, Radom, Pl. 3-go Maja 3.
LUBLIN — „Lubelski Syndykat Rolniczy" Sp Akc. Lublin, Krak. Przedm. 68.
WILNO — „Auto-Garaże" Wilno, ul. Tatarska 3.
WŁOCŁAWEK — „Auto-Skład" M. Rembieliński, Włocławek, Pl. Wolności 20.
BIAŁYSTOK — „Tok" Białystok, Grunwaldzka 41.
GRODNO — „Tok" Grodno, ul. Północna 6.
BRZEŚĆ n/Bugiem — „Auto-Polesie" Brześć n/B. Pl. 3-go Maja 5.
SŁONIM — B-cia A. i I. Kunica, Słonim, Sienkiewicza 6
RÓWNE — Komunalna Spółdzielnia Rolniczo-Handlowa Równe, 3-go Maja 92.



DZIENNIKARZE RADZĄ



Dnia 15 b. m. odbył się w Warszawie w Gmachu Sejmowym Walny Zjazd Związku Dziennikarzy R. P., na którym dokonano wyboru nowych władz. Zjazd ten zaszczycił Swoją obecnością p. premjer gen. Sławoj-Składkowski, który przy tej sposobności wygłosił przemówienie (na zdjęciu). Obok p. Premjera siedzą: red. Giełżyński, Wierzyński, Ścieżyński (prezes), Kozłowski, Wąsowicz, Nowakowski i Lankau. Ag. Fot. „Światowid".

Miłe memento dla automobilistów

Branie krzywizn, sposób umiejętnego hamowania, dzięki któremu można osadzić na miejscu w okamgnieniu rozpędzony wóz, wreszcie umiejętność nadawania motorowi odpowiedniej akceleracji aż do maksymalnego wychylenia wskazówki na tachometrze — to wszystko składa się niewątpliwie na całokształt kryterjów, po których poznaje się t. zw. „klasę“ kierowcy.

Opanowanie arkanów techniki szoferskiej nie stanowi jednak dla rasowego automobilisty wyłącznego celu, którym jest tutaj właściwie nic innego, jak tylko turystyka zaprawiona nieco zapachem benzyny oraz wzbogacona o emocje kierowcy.

Powody, dla jakich sport automobilowy, względnie turystyka uprawiana przy pomocy samochodu mają swych licznych zwolenników są łatwo zrozumiałe, jeżeli uprzytomnimy sobie, jak niezmierny urok dla każdego z nas przedstawia np. oglądanie podczas upajającej pędem jazdy autem przepięknych coraz to nowych i zmieniających się jak w kalejdoskopie widoków lub poznawanie przy okazji większych rejdów różnych krajów i narodowości. Rzecz jasna, prawdziwy turysta samochodowy dba również o to, aby niektóre z swych wrażeń i przeżyć utrwalić na zdjęciach, które potem stanowią dla niego miłą pamiątkę z danej wycieczki czy podróży.

Dla nowoczesnego jednak automobilisty najbardziej odpowiednie mogą być tutaj nietyle martwe — ile żywe, i w naturalnych barwach dające się robić zdjęcia.

Wspominamy o tem umyślnie, ponieważ zagranicą niezastąpionym rekwizytem turystycznym, rozpowszechnionym bardzo wśród wszystkich, mających do czynienia z automobilizmem, jest amatorski kinematograficzny aparat filmowy. Tylko bowiem tego rodzaju kamera (wąskotaśmowa), jako umożliwiająca uchwycenie obrazów w ruchu i odtworzenie ich potem, jakby żywych, na ekranie, nadaje się do wspomnianego celu.

Dzięki takiej kamerze kinematograficznej, automobilista może nawet, nie przeszkadzając sobie w prowadzeniu wozu, dokonywać swobodnie zdjęcia, ponieważ nakręcanie filmu odbywa się automatycznie za pociśnięciem odpowiedniego guziczka, a sama kamera jako b. lekka i zgrabna, nie jest żadnem obciążeniem dla filmującego.

Zastosowanie wąskotaśmowej i tak samo mało kosztownej, jak zwykłe fotografowanie kinematografji w sporcie samochodowym i turystyce automobilowej, posiada ogromne możliwości, albowiem — z uwagi na wspomniane już wyżej bogactwo wrażeń i przeżyć, przypadających w udziale każdemu amatorowi tych sportów — dysponuje ona na tym odcinku takim tematem, z którego można czerpać do filmu pełnemi dłońmi.

Wszyscy, czynnie interesujący się automobilizmem i turystyką powinni wiedzieć i pamiętać o istnieniu nowego rekwizytu turystycznego, jakim jest wąskotaśmowa kamera kinematograficzna, ponieważ oddawane przez nią usługi nie mają równych sobie.

Mgr. W.

AUTOMOBILKLUB POLSKI W WARSZAWIE.



Siedziba Automobilklubu Polski przy Al. Szucha 10, w Warszawie (gmach własny).



Dyr. Janusz Regulski, prezes Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.



Pierwszy samochód, jaki się pojawił na ulicach Warszawy w 1897 r. Był on dwucylindrowy i stanowił własność p. Stanisława Grodzkiego.

Początki Automobilklubu Polski sięgają roku 1908, kiedy to w gronie pierwszych automobilistów, zamieszkałych w Warszawie, powstała myśl założenia własnego stowarzyszenia. Dnia 10 maja 1909 r. władze zatwierdziły statut tego stowarzyszenia, które nazwano „Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego". Pod statutem podpisali się jako założyciele: A. Borzewski, Kazimierz Olszowski i Adrjan Chełmicki. Pierwszy zarząd, prócz wymienionych, tworzyli: książę Drucki-Lubecki, Karol hr. Raczyński, Piotr Strzeszewski i August hr. Zamoyski.

Ciekawym szczegółem z tych czasów jest, iż jedną z pierwszych czynności Zarządu Stowarzyszenia, zaleconych mu przez członków, było rozpoczęcie działania w kierunku „nawiązania stosunków z władzami w sprawie uporządkowania ruchu na szosach", wydawania numerów, wydawania pozwoleń na jazdę, założenia rejestru szoferów i t. p. Okazuje się, iż ów „porządek na szosach", był naszą tradycyjną bolączką zarówno w tych czasach, gdy po szosach b. Królestwa „rozbijało się" pięć czy sześć aut, jak i teraz, gdy jeździ ich... nieco więcej.

W roku 1912 Towarzystwo współdziałało w Cesarskim Klubem Automobilowym w Petersburgu w organizowaniu rajdu sportowego Petersburg—Warszawa, urządzając pierwszy na ziemiach Królestwa wyścig na dystansie 1 km, pomiędzy Nowym Dworem a Jabłonną pod Warszawą. W tymże roku Towarzystwo wydało pierwszą mapę automobilową Królestwa. Pierwszemi większemi imprezami były: rajd na dystansie 582 wiorst, w dniach 4 i 5 lipca 1913 na trasie Warszawa—Łódź—Radom—Lublin—Warszawa, rajd 21—24 maja 1914, w którym wzięło udział 16 zawodników (4 etapy, 1215 km i wyścig 1 km) oraz w czerwcu 1914 r. pierwsza w Polsce międzynarodowa wystawa samochodowa.

Przekształcone po wojnie na „Automobilklub Polski", zostaje Towarzystwo przyjęte w r. 1920 do Międzynarodowego Związku Automobilklubów w Paryżu, oraz rozszerza swą działalność na całą Polskę, zawierając szereg umów afiljacyjnych z klubami automobilowymi Małopolski i Poznańskiego i otwierając w poszczególnych miastach prowincjonalnych nowe kluby, bądź delegatury. Prezesem A. P. został ś. p. St. Grodzki, następnie zaś (obecny honorowy prezes) Karol hr. Raczyński. Obecnie prezesem A. P. jest wiceminister komunikacji, p. J. Piasecki.

Pierwszą imprezą, zorganizowaną przez A. P., był rajd do Białowieży na dystansie 600 km, w dniach 23—25 lipca 1921. Od tej pory rajdy turystyczno-sportowe stały się główną doroczną imprezą Automobilklubu, a od r. 1927 przekształciły się one na rajdy międzynarodowe, które nieraz przechodzą przez kraje, sąsiadujące z Polską. Począwszy od 1 kwietnia 1936 r. Automobilklub z upoważnienia Ministerstwa Spr. Wewn. i Min. Komunik. rozpoczął ciężką i trudną pracę egzaminowania kierowców pojazdów mechanicznych, organizując kilkadziesiąt placówek egzaminacyjnych na terenie całego kraju. Poza tem w zakresie działalności A. P. leży propaganda haseł motoryzacyjnych, wysuwanie wobec władz postulatów automobilizmu, współpraca z Kongresem Drogowym, Ligą Drogową, działalność wydawnicza z zakresu techniki samochodowej, organizowanie odczytów i wieczorów dyskusyjnych i t. d.



Fragment salonów Automobilklubu Polski w Warszawie.

WSZYSTKIE ZDJĘCIA AGENCJI FOT. „ŚWIATOWID"

Składamy wizytę Prezesowi Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, członkowi Międzynarodowej Komisji Sportowej w Paryżu (A. I. A. C. R.), dyrektorowi Januszowi Regulskiemu, zapytując o zamierzenia Automobilklubu na rok 1938. P. Regulski wyjaśnia nam:

— Automobilklub Polski przystąpił w roku 1938 do wyznaczenia nowemi znakami szlaku Warszawa—Katowice—Cieszyn, gdzie podejmie pracę nad uporządkowaniem istniejących i organizowaniem nowych wzorowych stacyj obsługi, które otrzymać mają lokalne połączenia telefoniczne. W połowie maja zorganizujemy w Warszawie Pokaz Budownictwa i Urządzeń Garażowych. Będziemy kontynuowali prace w kierunku spowodowania obniżenia kosztów eksploatacji samochodów drogą obniżenia ceny paliwa, części zamiennych, kosztów napraw itp. Poza tem Automobilklub rozbuduje istniejące oraz zorganizuje nowe placówki egzaminujące kierowców, wprowadzi w tej dziedzinie dalsze uproszczenia i ułatwienia, oraz wyda Atlas Dróg Samochodowych w Polsce w skali 1:600.000, z wkładkami 1:200.000, który będzie pierwszą w Polsce poważną pracą w tej dziedzinie. Jeśli chodzi o ogólne nasze zadania, będziemy nadal popularyzowali zagadnienia, związane z motoryzacją i automobilizmem, oraz popierali i rozwijali sport samochodowy we wszystkich przejawach.

— Czy pan dyrektor sądzi, że sport samochodowy przyczynia się do rozwoju automobilizmu?

— Jest rzeczą historycznie dowiedzioną — oświadcza Prezes Kom. Sport. A. P. — że pierwszy i najsilniejszy impuls w kierunku rozwoju automobilizmu wyszedł ze środowiska sportowców automobilowych i miłośników samochodu, zachwyconych tem, że samochód szybciej porusza się od... konia. Stałe dążenie do osiągnięcia coraz to wyższej szybkości, do pokonywania coraz to dłuższych dystansów w zawodach sportowych, nieprzeparta chęć zdobycia w nich palmy pierwszeństwa — były najpotężniejszym promotorem szybkiego postępu techniki samochodowej.

W roku 1895, w okresie pierwszych wyścigów samochodowych we Francji — mówi dalej p. dyr. Regulski — ówcześni znawcy uważali osiągnięcie szybkości 50 kilometrów na godzinę za mrzonkę. W roku 1937, a więc zaledwie 42 lata później, samochód przekroczył fantastyczną szybkość 500 km/godz. Dla każdego jest jasnem, jak ogromna praca i wspaniałe osiągnięcia zawarte są w tych granicach.

R. B.



Prezes Automobilklubu Polski, wiceminister J. Piasecki.

KOPIEC MARSZAŁKA NA PODLASIU.

W Rzewuskach Zawadach na Podlasiu odbyła się uroczystość odsłoniecia kopca Marszałka Pilsudskiego, w której wziął udział P. Prezydent R. P., przedstawiciele Rządu, Wojska, oraz ogromne masy ludu wiejskiego. Kulminacyjnym punktem uroczystości było przemówienie P. Prezydenta R. P., oraz defilada. Na zdjęciu P. Prezydent R. P., odbierający u stóp kopca defiladę wojska.



ZDJĘCIA W. PIKIEL — WARSZAWA



P. Prezydent R. P. dekoruje Stanisława Sałatę, najstarszego gospodarza wsi Zawady, jednego z inicjatorów sypania kopca.

ZIMNY i GORĄCY MAJ



Pierwsza połowa maja bieżącego roku upłynęła pod znakiem zimna, mrozów i śniegów. W Polsce aż do 10-go niemal codziennie popadywał śnieg, dopiero po św. Zofji przyszła fala gorąca. Warunki śnieżne utrzymują się nadal w Alpach i Tatrach, a narciarz pomykający po śniegu jest zwykłem zjawiskiem na terenach wysokogórskich. Na zdjęciu dwie narciarki bawarskie w kostjumach kąpielowych, zabawiające się na śniegu w gorących promieniach majowego słońca.

Fot. Pechotsch.

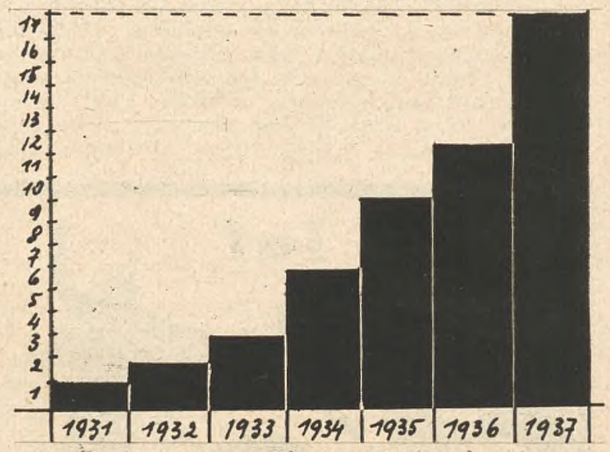
O OPONACH SAMOCHODOWYCH I MOTOCYKLOWYCH.

Wraz z rozwojem motoryzacji u nas daje się zauważyć pocieszający objaw dla amatorów sportu motoryzacyjnego w kierunku uzupełniania swych wiadomości fachowych z tej dziedziny. Zainteresowanie idzie przedewszystkiem w kierunku znajomości motoru, doświadczenie praktyczne wskazuje jednak szybko każdemu, że obeznanie się z tak ważną częścią składową samochodu wzgl. motocykla, jaką stanowi jego ogumienie, jest niezbędne.

Celowę obchodzenia się z oponą, czyli jej pielęgnacja stanowi odrębną wiedzę dla siebie. Najgłówniejsze zasady pielęgnacji zawiera w skrócie doskonale opracowana broszurka: „Jak obchodzić się z oponą" wydawnictwa naszej jedynej w Polsce fabryki opon samochodowych, motocyklowych, rowerowych i lotniczych „Stomil" S. A., którą każdy kierowca w placówkach handlowych tej firmy otrzymuje bezpłatnie.

Możemy się poszczycić, że w Polsce dział produkcji opon stoi na wysokości zadania i jest w stu procentach uruchomiony i prowadzony kapitałem polskim. Osiągnięte wyniki nietylko, że dorównują rezultatom najpotężniejszych koncernów zagranicznych, ale w zastosowaniu do naszych wymogów terenowych (złe drogi) przewyższają niejednokrotnie walory opon i dętek obcych. Idąc stale za postępem w produkcji i wychodząc z założenia, że jesteśmy za biedni, aby się opierać wyłącznie na własnych eksperymentach, nawiązała firma „Stomil" S. A. ścisłą współpracę z jedną z najznakomitszych fabryk opon samochodowych „General Tire Rubber Co" w Akron w Stanach Zjednoczonych A. P., której wynikiem jest dalsze udoskonalenie produktu przy wykorzystaniu wszystkiego, co mogą dać Stany Zjednoczone w połączeniu z cennym kapitałem doświadczeniowym, jaki zebrała firma „Stomil" S. A. w dostosowaniu swych wyrobów do szczególnie trudnych warunków eksploatacyjnych w Polsce.

W parze z doskonałymi wynikami polskich opon i dętek „Stomil" idzie też rozwój handlowy firmy, który wyraża się w następującej skali:



Porównawczy wykres wzrostu obrotów firmy „STOMIL" S. A. w latach 1931—1937.

Trudności jednak nie są przełamane. O ich rozmiarze świadczy choćby taki fakt, że podczas gdy np. w Stanach Zjednoczonych A. P. przypada na jedną fabrykę opon samochodowych 1,000.000 samochodów do ogumienia, firma „Stomil" może się opierać tylko na obecnym stanie naszej motoryzacji, który wyraża się w cyfrze 33.000 samochodów i motocykli. Skoro jednak „Polska Opona Stomil" utrwaliła już swą opinję przez znakomite rezultaty, jest czas, aby automobilista i motocyklista polski zrozumiał w pełni interes własnego kraju i zadokumentował swą lojalność przez zaopatrywanie się w wyrób polski.

Obecnie podjęła firma „Stomil" S. A. budowę fabryki w C. O. P., aby sprostać zadaniu obsłużenia całego rynku polskiego i rozpocząć wzmożony eksport swych wyrobów za granicę.

BORYSŁAW, MIASTO SZYBÓW.



Ogólny widok Borysławia, miasta stanowiącego centrum przemysłu naftowego w Polsce.

Wzdłuż całego Podkarpacia od Limanowej aż po granicę rumuńską ciągną się wieże wiertnicze, czyli szyby naftowe. Wydobywa się z nich ropę, ów bezcenny surowiec, rządzący światem, rozstrzygający o panowaniu nad nim...

Wedle statystyki biura Ligi Narodów ogólna produkcja ropy za rok 1936 wynosiła 246,3889.000 ton, z czego na Polskę wypadało tylko 511.000 ton, czyli minimalny procent. Mimo to jednak jesteśmy samowystarczalni pod względem produktów naftowych a zwłaszcza benzyny, ale tylko dlatego, że motoryzacja jest u nas słabo rozwinięta. W razie wzrostu ilości aut, kursujących po drogach polskich, kto wie, czy niebawem nie będziemy musieli benzyny sprowadzać z zagranicy. Na szczęście w ostatnich czasach prowadzi się bardzo energiczne wiercenia pionierskie, tak, że jest nadzieja odkrycia nowych źródeł ropy na Podkarpaciu a także w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Panie KIERUJĄ autem



Wybitna sportsmenka lwowska, pilotka i automobilistka, p. Zofja Kannenbergowa.

Kobieta kierująca samochodem jest ciągle jeszcze u nas rzadkością, mimo, iż żaden ze sportów tak bardzo nie odpowiada kobiecie ze względu na swój charakter i estetykę, jak automobilizm. A już kobieta — biorąca udział w zawodach automobilowych, w rajdach i konkursach, to nielada sensacja. U progu nowego sezonu wiosennego, gdy wkrótce ukażą się na szosach owe nieliczne samochody, kierowane rączkami pięknych pań, postanowiliśmy odbyć kilka wywiadów ze znanemi polskiemi kierowczyniami, które brały udział w niejednych z zeszłorocznych konkursów i rajdów samochodowych i które również w roku bieżącym staną niewątpliwie w szeregach zawodniczek.

Przedewszystkiem odbywamy wywiad z triumfatorką wielu rajdów i zdobywczynią niezliczonej ilości nagród i pierwszych miejsc na zawodach, p. Haliną Regulską, z Warszawy.

P. Halina Regulska oświadcza nam:

— Automobilizm, nie mówiąc oczywiście o jego stronie utylitarnej, składa się z dwóch różnych dziedzin: sportu i turystyki. Obie mnie pasjonują. W sporcie brałam udział w kilkudziesięciu imprezach. To, co mnie najwięcej pociąga w sporcie automobilowym, to wysiłek myśli i woli. Myśl moja podczas zawodów jest całkowicie skoncentrowana wokół jednego zagadnienia, które brzmi: dobrze wypełnić zadanie, jakiem jest wydobycie maksimum możliwości maszyny. Największą nagrodą zaś jest zadowolenie z siebie; poczucie dobrze zrobionej roboty; czem większy wysiłek, tem większa satysfakcja.

— A ta druga dziedzina? Turystyka?

— Turystyka jest już wyłącznie kwestją przyjemności. Przenosiłam się z Warszawy przez Hiszpanję do Północnej Afryki, aż poza Wysoki Atlas. Przemierzyłam z mężem wszystkie szlaki Europy — i zawsze marzę o nowych podróżach do nieznanych mi jeszcze światów...

* * *

Pani Annie Podhorodeńskiej, mogącej się również poszczycić wieloma zwycięstwami w rajdach samochodowych, zadajemy pytanie na temat udziału kobiety w zawodach. P. Podhorodeńska odpowiada:

Sport samochodowy uprawiam już 13 lat, więc spory kawał czasu. Sport ten zaliczam do wyjątkowo interesujących i pochłaniających. Brałam udział w 6 Rajdach Pań, wielu jazdach konkursowych i zjazdach gwiaździstych. Uważam jednak, że najbardziej korzystny dla kierowczyni pod każdym względem jest rajd, gdyż daje on wszechstronną praktykę samochodową, uczy odwagi i dawania sobie rady w różnych okolicznościach i wreszcie prowadzenia samochodu w towarzystwie władz rajdowych, co naogół panie peszy. Twierdzenie, że kobieta jest za słaba do odbywania dużych tur samochodowych, wydaje mi się niesłuszne, gdyż, jak widziałam, niejednokrotnie panie doskonale znoszą długie prowadzenie wozu i wcale nie wydają się zmęczone nawet po parodniowej trudnej i emocjonującej jeździe.

— A jakie są Pani wrażenia z rajdów, w których Pani brała udział?

— Dla mnie każdy rajd jest wielką przyjemnością, gdyż daje mi zupełne oderwanie od wszelkich codziennych trosk, których nikomu nie brak. Z chwilą wyjazdu za rogatkę miasta żyje się już tylko życiem samochodu i jego ekipy. Przesądów samochodowych nie mam żadnych, ale nie wyjeżdżam nigdy bez wizerunku św. Krzysztofa, patrona automobilistów.

— A czem Pani tłómaczy tak niewielką ilość kierowczyń w Polsce?

— Ilość pań, prowadzących samochody w Polsce, jest duża. Tego się jednak nie widzi, ponieważ panie nie biorą prawie zupełnie udziału w czynnem, zorganizowanem życiu samochodowem. Ilość pań, biorących udział w rajdach jest znikoma — dość powiedzieć, iż do zeszłorocznego Rajdu Pań Automobilklubu R. P. stanęło zaledwie 10 zawodniczek. Jako długoletnia rajdzistka, bardzo doradzam wszystkim paniom kierowczyniom, aby brały udział w tych imprezach. Gdy raz spróbują pojechać z namowy, następnie już napewno zgłoszą się same...

* * *

Jak przystało na sprawozdawcę numeru samochodowego „Świadowida", przenosimy się błyskawicznie z Warszawy do Lwowa, aby tutaj odbyć wywiad ze znaną sportsmenką lwowską, pilotką motorową i szybowcową oraz automobilistką, p. Zofją Kannenbergową. Podtrzymując tradycje Lwowianek, zawsze wesołych i radośnie spoglądających na świat, sympatyczna pani Zofja prowadzi z nami rozmowę w tonie żartobliwym, omawiając problem kobiety jako kierowczyni auta z właściwym sobie humorem:

— Panie współczesne — mówi p. Zofja Kannenbergowa — nie doceniają znaczenia „przyjaciół-samochodów". Może dlatego, że ogół często podejrzliwie patrzy na panią w samochodzie. A przecież — rozważmy: Czyż najbardziej czuły, żywy przyjaciel jest w stanie przenosić Panią z taką szybkością i wygodą, gdy chodzi o... sprawunki? Jak czeka cierpliwie, bez dąsów, by czasem, po kilku godzinach, bez żadnej wymówki, przyjąć ogrom paczek i jechać z damą pogodnie, gdzie zechce, chociażby... po nowe sprawunki.

— Albo cóż może stanowić piękniejsze tło dla zewnętrznych walorów pani, nad lśniącą rasową maszynę? Gdy pani uczy się poznawać tego przyjaciela, rytm swego serca uzgadnia z pracą motoru, słucha go, czasem trochę się boi, a zawsze dziwi odnowa, że tak natychmiast ostro reaguje — oczywiście motor, nie serce. Gdy jest okrutna (pani to umie), samochód zgrzytnie zębami, czasem je sobie nawet i złamie, a przecież — pomyślcie — nigdy nie... gryzie! Ile w tem poezji!

— Albo na rajdzie — mówi dalej p. Kannenbergowa — słaba, tkliwa istota, kobieta-sfinks, nagle zmienia się w kilkadziesiąt HP i... patrzcie! Dwie małe rączki, stworzone do pieszczot, trzymają mocno koło kierownicze; góry, wiraże, wsie, miasta, gościńce, wzrok wypatruje przeszkody... Pani z nich drwi! „I jakżeż nie kochać pani wtedy, gdy łagodna, dobra, miła, staje się poprostu aniołem, pragnącym wszystkich przenieść do... nieba" — mówią złośliwi. A naprawdę, pani ambitnie staje u celu.

— Kto mnie rozumie, uzupełni sobie wyobraźnią tyle innych wartości takiego przyjaciela.

— A gdy Lwowianie mają we krwi dewizę swego miasta: „Semper Fidelis" — osobiście pozostanę zawsze wierna — maszynom...

Romit.



Automobilistka warszawska p. Krystyna Dydyńska, artystka-malarka.



Wybitna kierowczyni, uczestniczka wielu rajdów, p. Anna Podhorodeńska z Warszawy.



P. Krystyna Walewska, właścicielka majątku Dołhobyczów pod Lublinem uprawia z zamiłowaniem sport samochodowy. Odbyła wiele rajdów w Europie.



Świetna automobilistka p. Helena Howorkowa ze swym mężem, adwokatem z Poznania.



P. Helena Regulska z Warszawy, czołowa polska kierowczyni.



Z frontu chińsko-japońskiego.



W północnych Chinach panuje obecnie spokój. Zawierucha wojenna przesunęła się bowiem na południe. Po wielkiej armji japońskiej pozostały tylko samotne groby żołnierzy, znaczące szlak pochodu wojsk Mikada. Na zdjęciu młode Chinki, składające gałązki na grobie żołnierza japońskiego w Langfang. Atlantic-Photo, Berlin.

ŻYWY POSĄG



Za najpiękniej zbudowaną kobietę Ameryki uchodzi Kathleen Wilson. Na zdjęciu widzimy ją w tanecznym skoku na plaży Santa Monica w Kalifornji. Photo NYT — Paryż.



O ŁĄCZNOŚĆ WARSZAWY Z BUDAPESZTEM.



Dnia 11 b. m. przybyła do Warszawy delegacja węgierskiego lotnictwa cywilnego dla omówienia sprawy bezpośredniej komunikacji lotniczej Warszawa-Budapeszt. Nie potrzeba dodawać, jak ważne znaczenie komunikacyjne, gospodarcze i polityczne będzie posiadało zrealizowanie tego projektu. Na zdjęciu dyr. LOT-u p. Seifert, witający delegację węgierską na lotnisku w Warszawie.

(Ag. Fot. „Światowid").

PILOT W UBRANIU AZBESTOWEM



To nie robot, oglądany z podziwem przez dzieci, ale pilot w ubraniu z azbestu, które ma go chronić od spalenia w razie katastrofy aparatu i eksplozji materjałów pędnych a przedewszystkiem benzyny. Jak łatwo domyśleć się, taka kombinacja azbestowa utrudnia ogromnie ruchy i wentylację ciała, ale w obecnych warunkach technika nie zna innego środka dla zabezpieczenia pilota od spalenia żywcem w razie wypadku. Zdjęcie z Niemiec.

(Keystone — Berlin).

327

PANORAMA ŚMIERCI



W Hiszpanji po chwilowej przerwie znowu rozpoczęły się krwawe walki. Wojska narodowe idą naprzód. Zdjęcie nasze przedstawia patrol wojsk gen. Franco, obserwujący z grzbietu pasma górskiego widniejącą na horyzoncie linję frontu, znaczoną odblaskami pękających granatów.
Photo NYT — Paryż.

ROZWÓJ PRZEMYSŁU KAROSERYJNEGO SAMOCHODOWEGO



I. Jeden z wielu autobusów zbudowanych w zakładach firmy Brzeskiauto S. A. w Poznaniu dla Polskich Kolei Państwowych

II. Autobus zbudowany dla firmy Wielkopolskie Linie Samochodowe w Poznaniu, przez Zakłady Brzeskiauto S. A. w Poznaniu.







III. i **IV.** Nadwozie kabriolet, wykonane na podwoziu Buick w zakładach Brzeskiauto S. A. w Poznaniu, dla władz wojskowych.

Niedozwonym współczynnikiem postępu motoryzacji kraju jest posiadanie krajowego przemysłu karoseryjnego samochodowego, przemysłu tak postawionego i technicznie wyposażonego, by mógł sprostać zapotrzebowaniom rynku.

Przemysł karoseryjny samochodowy rozwija się szczególnie na terenie Wielkopolski, gdzie pracujące w tej dziedzinie placówki przemysłowe mogą poszczycić się dużemi osiągnięciami i pięknemi rezultatami. Budowanie nadwozia, czy to osobowe, czy też autobusowe oraz dla celów specjalnych nie ustępuje w sposobie wykonania nadwoziom zagranicznym. Kilka tych uwag o charakterze ogólnym nakreśliliśmy na marginesie poważnego dorobku, jakim w tej dziedzinie poszczycić się może znana na terenie całej Rzeczypospolitej poznańska placówka przemysłu i handlu samochodowego firma BRZESKIAUTO S. A. w Poznaniu. Jest to przedsiębiorstwo samochodowe najstarsze w Polsce. Założone zostało w r. 1894, a więc w okresie, kiedy idea samochodu jako środka lokomocji zaledwie stawiała pierwsze niepewne kroki. Należy wspomnieć, że inicjatywę powstania tej firmy przypisać trzeba wyłącznie przedsiębiorczości przemysłowca polskiego, Stanisława Brzeskiego; firma BRZESKIAUTO bowiem była i jest oparta wyłącznie na kapitale polskim.

Zakłady BRZESKIAUTO S. A. w Poznaniu budują wszelkiego rodzaju karoserje, jak autobusowe, osobowe, sanitarne, turystyczne, reklamowe i dla specjalnych celów. Nadwozia oznaczają się solidną budową, celowością i harmonją linji, wyposażone są wewnątrz we wszelkie wygody dla pasażerów. Ostatnio firma Brzeskiauto S. A. wykonała większą liczbę nadwozi policyjnych samochodów pościgowych dla Głównej Komendy Policji Państwowej w Warszawie, buduje obecnie autobusy dla Polskich Kolei Państwowych, przyczem dodaje się, że zakłady te zyskują sobie coraz większe uznanie przez zamówienia różnych instytucyj państwowych i prywatnych.

Nie jest to pierwszy sukces firmy Brzeskiauto S. A. w tej dziedzinie. Już na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w r. 1929 otrzymała firma złoty medal za wyniki w dziedzinie budowy karoseryj samochodowych.

Sprawność techniczna zakładów firmy BRZESKIAUTO S. A. stoi na bardzo wysokim poziomie. Poza nowoczesnem wyposażeniem technicznem współpracuje w dziedzinie budowy karoseryj około 200 wykwalifikowanych rzemieślników, jak stolarzy, blacharzy, lakierników, kowali itd. Z tych też przyczyn z dużem uznaniem należy ocenić wysiłki firmy BRZESKIAUTO S. A. w dziedzinie rozwoju motoryzacji krajowej.

Ci, o których się mówi

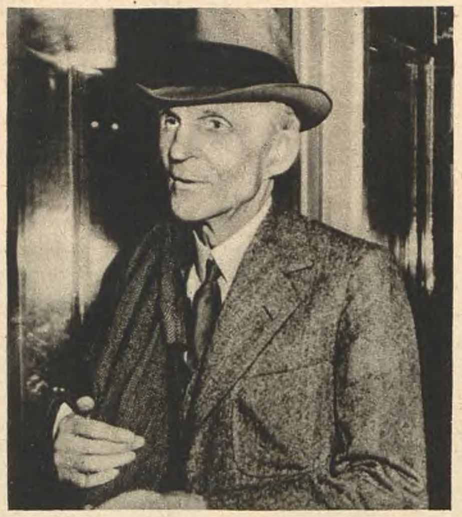


TARGI O CENNY GAZ. Do Ameryki przybył słynny konstruktor Zeppelinów dr Eckener, aby wyjednać u rządów Stanów Zjedn. prawo nabycia helu, gazu niepalnego, lżejszego od powietrza, potrzebnego do wypełniania sterowców. Misja jednak dra Eckenera skończyła się niepowodzeniem. Ameryka odmówiła Niemcom dostaw helu, obawiając się, że sterowce będą służyły nietylko celom komunikacyjnym, ale także wojennym.

Keystone, Berlin.



Z UNIWERSYTETU JAGIELLOŃSKIEGO. Nowym rektorem Uniw. Jag. został wybrany prof. dr. Tadeusz Lehr-Spławiński, znakomity slawista, autor gramatyki języka starocerkiewnego, pracujący obecnie nad wielkim słownikiem języka polskiego, który zastąpi już przestarzałe dzieło Lindego. Rektor Spławiński jest Krakowianinem. Wykładał kolejno na uniwersytecie poznańskim i lwowskim, a w 1929 r. objął katedrę w Krakowie.



FORD OSTRZEGA. Sędziwy fabrykant automobili, potentat finansowy i multimiljoner Henryk Ford złożył wizytę prezydentowi St. Zjedn. A. P. Rooseveltowi w Waszyngtonie i rozmawiał z nim o aktualnych sprawach. Przy tej sposobności Ford miał ostrzec prezydenta, aby powstrzymał się od eksperymentów gospodarczych, gdyż mogą się one skończyć ponownym kryzysem i katastrofą.

Photo NYT.



ZGON ZASŁUŻONEGO ZIEMIANINA. W Warszawie zmarł, przeżywszy lat 56 śp. Antoni Łuniewski, b. członek Rady Stanu Królestwa Polskiego, jeden z założycieli i pierwszy prezes Związku Ziemian w Polsce gorliwy patrjota i społecznik. Pozostawia on po sobie wspomnienie człowieka szlachetnego, bezinteresownego, niezdolnego do kompromisu, który Polsce służył wedle najlepszych swych sił.

Pani i auto



Skórzany płaszcz w czerwonym odcieniu.



Dwubarwna kurtka skórzana zapięta na błyskawiczny zamek.

Dzisiejsze amazonki dosiadają nietylko koni, ale uwielbiają też nowoczesne kwadrygi, zaprzężone w... 30 HP, to też sport automobilowy cieszy się ich wielkiem poparciem na podłożu prawdziwego zamiłowania, bo piękna pani lubi upajać się warkotem motoru, rytmem, pędem i szybkością uciekającej przestrzeni.

Przecież to przedewszystkiem dla niej istnieją luksusowe automobile, dla niej wysubtelniają się do niesłychanej wprost finezji wyposażenia aut, dla niej przyoblekają się one w jak najbardziej dystyngowane barwy.

Auto dało kobiecie nowy temat w stroju, to też stara się ona niejako wywdzięczyć się przez swój wygląd, harmonizujący idealnie z wozem, który prowadzi. Sylwetka i poza sportsmenki a kolor ubioru przystosowany do barwy automobilu. Brąz, granat, popielaty, beige, żółty, niebieski. W tej bogatej palecie barw każda pani dobierze najodpowiedniejsze dla siebie odcienie. Czyż nie opowiada się anegdotki, że piękna pani kupuje wóz przedewszystkiem zależnie od jego koloru...

Oczywiście, że to nie jest nic innego, jak tylko prosta złośliwość, bo kobieta zna się dziś równie dobrze na motorze jak i jej mąż, a czasami może nawet i lepiej. Że zaś wykorzystuje kolor karoserji, aby sobie sprawić odpowiedni kostjum, płaszcz czy futro i dostosowane do tego buciki, rękawiczki, berecik i torebkę, to tylko poczucie estetyczne podsuwa jej takie subtelności.

Moda dyktuje i tutaj swe prawa, zmieniając coraz jakieś szczegóły sportowego ubioru do aut. Raz wysuwa przytem na pierwszy plan płaszcze, innym razem kostjumy. Płaszcz swą uniwersalną użytecznością ma wiele danych, aby uzyskać pierwszeństwo. Okrywa suknię przed podróżnym pyłem, chroni od kaprysów niepogody, pozwala w danym razie nawet zabawić się w mechanika, gdy piękna pani pomaga przy jakimś drobnym defekcie motoru.



Ale i kostjum, zwłaszcza trzyczęściowy, ma swoje dogodne strony. — Płaszczyk bywa wprawdzie krótszy, ale spełnia tę samą służbę, natomiast, łatwa do odrzucenia spodniczka bez szwu, pozwala przedzierżgnąć się odrazu w inną postać, gdy pod spodem ma piękna pani shorty i lekką bluzeczkę. Przystanąwszy w lesie czy nad wodą można plażować i używać rozkoszy lata dowoli. Przebieranie całej sukienki byłoby w drodze o wiele kłopotliwsze.

W tym roku moda projektuje płaszcze i żakiety skórzane, będące istotnie szczytem wygody.

Lekki komplet trykotowy w zakładki, granatowy z białym.

FILM
sztuka



JÓZEFINA BAKER

znana paryska artystka rewjowa bawiła na występach w Warszawie i Krakowie. *Studio Piaz, Paris*

MURZYNKA CZY MULATKA?



Józefina Baker w... „charakteryzacji".

Ktokolwiek przybywał do Paryża w ciągu ostatnich lat kilkunastu, pierwszego zaraz wieczoru starał się ujrzeć największą „atrakcję Paryża" — jej słynną „czarną perłę" — Józefinę Baker.

A teraz już tak nie będzie. Koniec z Józefiną Baker. Schodzi ze sceny. Po raz ostatni objeżdża świat, tańcząc i śpiewając. I już...

Po drodze wpadła do Warszawy, potem gościła w Krakowie i zamierza też dokonać objazdu po Polsce.

W czasie uzyskanego wywiadu przyglądam się jej bacznie. Zawsze ją nazywano „czekoladową pięknością", ale, jako usilny konsument czekolady nie mogę się zgodzić z tem określeniem. Mojem zdaniem, jest nietyle czekoladowa, co... oliwkowa. I nietyle murzynka, co... mulatka.

Dzielę się z Józefinką mojemi wątpliwościami i pytam wręcz, kim właściwie jest. Odpowiada:

— Niech pan sam skombinuje. Proszę słuchać uważnie. Urodziłam się w Ameryce w mieście St. Louis stanu Missouri. Ojciec mój jest obywatelem amerykańskim, ale z narodowości — Hiszpanem, zresztą, o śniadej cerze. Ze strony matki sprawa jest jeszcze bardziej powikłana. Moi pradziadkowie po kądzieli byli czystej krwi Indjanami. Moja babka jednak wyszła zamąż za murzyna, czyli, że matka moja była już pół-murzynką, pół-Indjanką. Ja zaś wobec tego jestem pół-Hiszpanką (po ojcu) oraz ćwierć-Indjanką i ćwierć-murzynką (po matce). Teraz zaś wyszłam przed pięcioma miesiącami za Francuza, tego tu oto, którego pan widzi, jestem więc już obywatelką francuską. Jakie będą moje dzieci na oko, w tej chwili jeszcze nie umiem panu powiedzieć, a jakie pochodzeniowo, nich pan sobie sam obliczy... Ale, ale — wie pan, że przestaję tańczyć?

— Jakto?

— Już dosyć tańców... Koniec ze sceną i sztuką.

— Dlaczego właściwie?

— Bo spełniło się moje najpiękniejsze marzenie.

— Na czemże polegało?

— Tu oto siedzi — mówi Józefinka, spoglądając miłośnie na męża, asystującego przy wywiadzie.

— Widzi pan — mówi dalej — chcę tak samo całkowicie poświęcać się ognisku domowemu, jak światłom rampy. Umyślnie żegnam świat moją sztuką i moją sztukę żegnam objazdem światowym, by już nigdy do niej nie wracać. Nie dlatego, by mi obrzydła. Nie, dała mi moc upojnych wzruszeń. Ale teraz pragnę innych rozkoszy — domatorskich. Ponieważ zaś nie da się to połączyć z pracą sceniczną, więc się z nią żegnam, z żalem, ale na zawsze. I dlatego ta moja obecna podróż... poślubna jest zarazem pożegnaniem z moją sztuką.

— A do swego rodzinnego miasta już pani nie wróci?

— Nie. Jestem teraz z męża Francuzką i zostanę we Francji, która jest moją nową ojczyzną, która dała mi sławę i ukochanego męża. Cieszę się, że udało mi się jeszcze przybyć do Polski. Dawno już tego pragnęłam, ale... trudno się do was dostać. Tyle jest ograniczeń dla turystów zagranicznych. No, ale jakoś jednak jestem w Polsce i będę się starała poznać wasz piękny kraj...

H. L.

SŁYNNA POWIEŚĆ R. L. STEVENSONA SFILMOWANA.





Sceny z filmu p. t. „Droga w nieznane", nakręconego wedle powieści Stevensona p. t. „Ebbtide". W filmie tym wystąpią świetni aktorzy amerykańskiego ekranu — Frances Farmer, Oskar Momolka (niedawno zaangażowany do Ameryki) i Ray Milland, jeden z najwybitniejszych amantów X Muzy. Fot. „PARAMOUNT".

Robert Louis Stevenson, jeden z najznakomitszych pisarzy angielskich, spędził ostatnie chwile swojego życia na wyspach mórz południowych. Na wyspie Samoa powstał jego najsłynniejszy romans awanturniczy p. t. „Ebbtide" (Droga w nieznane). Stevenson poznał w czasie swego pobytu na wyspach całą rozległą galerję typów, których życie rzuciło na spokojne malownicze wyspy mórz południowych.

Słynna ta powieść została sfilmowana przez wytw. Paramount. Film nosi tytuł „Droga w nieznane". Został on wykonany całkowicie w kolorach najnowszym systemem „Technicolor". Całe piękno wysp mórz południowych, dostało najwspanialszą oprawę kolorów naturalnych, tworzących z filmu jedno wielkie arcydzieło. Film pokazuje dzieje kilku osób, rzuconych na samotną wysepkę, gdzie niema żadnych praw, za wyjątkiem ich własnego.

Przygody młodej dziewczyny, samotnej, otoczonej rozbitkami życiowymi, zdolnymi do wszystkiego, stanowią niezwykle atrakcyjne tło filmu.

Świetnie przedstawia się obsada filmu. W roli kapitana Thorbecke występuje znakomity aktor europejski Oskar Homolka, Ray Milland stworzył świetną postać Roberta Herricka — młodego wykolejeńca z uniwersyteckiem wykształceniem, Frances Farmer — niezwykle inteligentna aktorka, świetnie odtworzyła postać bohaterskiej córki kapitana Wisharta. Film reżyserował znakomity realizator James Hogan.

Na ekranach Paryża



Katarzyna Hepburn uważana ostatnio za największą tragiczkę ekranu, okazała się jedną z najświetniejszych aktorek komedjowych, święcąc wielkie triumfy w filmie p. t. „Drapieżne maleństwo", reżyserji Howarda Hawksa. Fot. R. K. O. Radio.

Paryż, 10 maja.

Nie pamiętam w Paryżu okresu, w którymby równocześnie tak wiele doskonałych filmów znalazło się na ekranach i w którymby równocześnie tak wiele filmów cieszyło się powodzeniem. Wygląda na to, że kina paryskie przeżywają na nowo najpiękniejszy okres jaki przeżywały przy końcu filmu niemego i przy początkach filmu dźwiękowego. Publiczność, zachęcona tem, że na wszystkich ekranach natyka się na obrazy doskonałe, chodzi do kina, jak za dawnych najlepszych czasów. Być może, że są jeszcze i inne przyczyny — może niepokoje polityczne, może niewyjaśniona sytuacja — ale roztrząsanie tego zagadnienia nie należy już do mnie.

W sprawozdaniu mojem z premjer paryskich pominę chwilowo premjerę filmu Walta Disney'a p. t. „Królewna Śnieżka", która stała się wydarzeniem dnia w Paryżu i zasługuje na osobne bardzo dokładne omówienie. Premjera ta odbyła się zresztą dopiero trzy dni temu i tylko z największym trudem, przy użyciu bardzo wpływowych protekcyj, udało mi się otrzymać bilety. W tej chwili wszystkie miejsca są wykupione na tydzień naprzód. Filmowi temu, który jest rewelacją w całem tego słowa znaczeniu, poświęcę osobne omówienie w przyszłym tygodniu.

Z innych filmów na pierwszy plan wybija się wspaniała komedja wytwórni RKO p. t. „Bringing up Baby". Polskiego tytułu niestety nie znamy. („Drapieżne Maleństwo" — przyp. red.). Komedja ta wyświetlana jest w kinie „Lord Byron", obecnie siódmy tydzień z rzędu i ciągle jeszcze nawet w niepogodę publiczność w ogonkach wystaje przed kasami. Film ten jest wielkim triumfem zarówno reżysera Howarda Hawksa, jak i Katarzyny Hepburn. Ta słynna tragiczka okazała się jedną z najznakomitszych aktorek komedjowych, jakie dotychczas występowały na ekranie. Sekunduje jej Cary Grant, który pod batutą doskonałego reżysera, dał ze siebie więcej, niż kiedykolwiek dotąd. Rozkoszna pantera, owo Baby we filmie i pies Asta, słynny z filmów z Williamem Powellem, dopełniają znakomitej obsady.

Bardzo wielkim też powodzeniem cieszy się ulubienica Paryża Lily Pons, której ostatnio największą reklamę zrobił „uśmiechnięty prezydent", prezydent Roosevelt. Gdy mianowicie na życzenie jego Lily Pons odwiedziła go przed wyjazdem do Francji, prezydent Roosevelt na przyjęciu, zorganizowanem na cześć wielkiej artystki, powiedział: „Dwie osobistości sprawiły, że Ameryka tak bardzo kocha Francję, a to Lafayette i Lily Pons".

Rzecz prosta, wytwórnia RKO, z którą Lily Pons jest związana, postarała się, by to zdanie prezydenta zostało jaknajbardziej rozpowszechnione. Jednak we Francji Lily Pons nie potrzebuje reklamy. Francuzi znają się na dobrym śpiewie i Lily Pons słusznie uważana jest za najlepszy sopran świata. To też nowy jej film p. t. „Hitting New High" cieszy się w Paryżu w pełni zasłużonem powodzeniem.

Jak wspomniałem na początku, w korespondencji na przyszły tydzień napiszę o największej w tej chwili rewelacji stolicy, a to o „Królewnie Śnieżce", która jest tematem rozmów całego Paryża.

L. B.

JÓZEF HOFMANN KONCERTOWAŁ W POLSCE



Tak się złożyło, że w swem mieście rodzinnem, Krakowie, spotkało się dwóch pianistów, mistrz Józef Hofmann, który przybył ze Stanów Zjednoczonych i Mieczysław Münz, który tej zimy wrócił z tournée po Ameryce Południowej. Na zdjęciu widzimy mistrza Hofmanna i Mieczysława Münza na tle budynku teatru im. J. Słowackiego.

Z nazwiskiem Józefa Hofmanna zostało nierozdzielnie złączone pojęcie sztuki pianistycznej, stojącej na wyżynach, które dostępne są tylko wybranym. Dlatego sława tego genjalnego artysty-muzyka nie ogarnęła tłumów, które emocjonuje tylko wirtuozowskie efekciarstwo, lecz ugruntowała się w sferach elity wielu społeczeństw, podziwiającej w Hofmannie rzadko spotykaną u pianistów pełnię współczynników interpretacyjnych, oraz co najważniejsze ich wyjątkową oryginalność, powodującą, że Hofmann w swej sztuce wyprzedził daleko innych i stoi dziś może już sam na tym najdalej naprzód wysuniętym posterunku artyzmu.

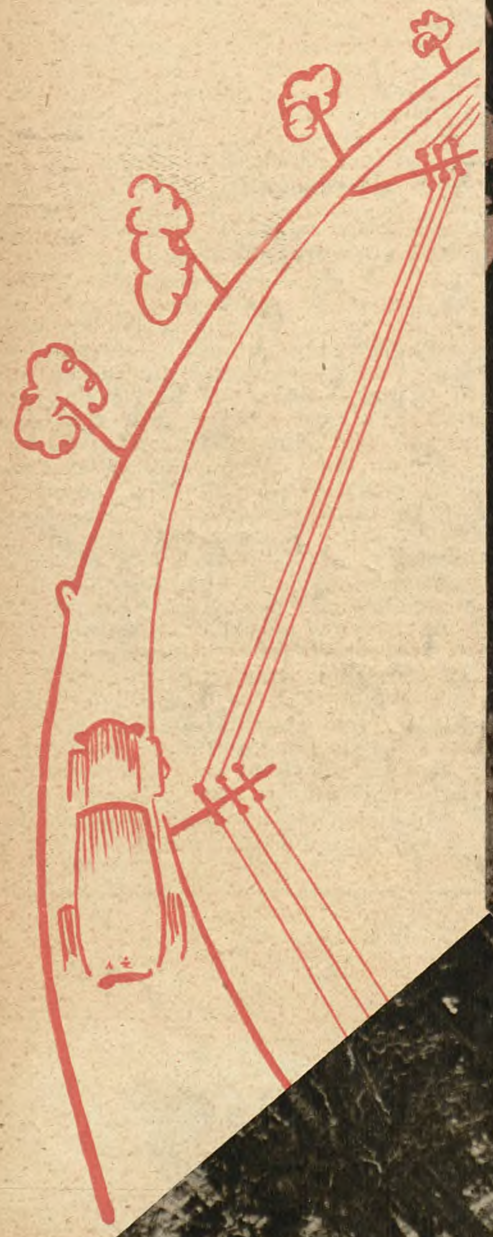
Po kilkudziesięciu latach Hofmann zawitał znowu do Polski, grając w r. 1935 w Warszawie i innych miastach, między niemi w Krakowie, gdzie po dziś dzień stoi jego dom rodzinny przy ul. Kurniki, z którego wyruszył jako cudowne dziecko w swą długą podróż artystyczną po całym świecie. W ub. tygodniu mistrz ponownie przybył do kraju i grał w Warszawie, Krakowie i w Poznaniu, odnosząc wielki sukces przy wypełnionych po brzegi salach koncertowych. Z Poznania udał się Hofmann samolotem do Berlina do swej sędziwej matki, która pozostała w Niemczech, zamieszkując tam już w latach studjów swego syna u Antoniego Rubinsteina. Po tej wizycie mistrz, razem z towarzyszącą mu podczas tournée małżonką p. Betty, wyrusza w powrotną podróż z Europy do Stanów Zjednoczonych.

Podczas ostatniej bytności Hofmanna w Krakowie miałem możność rozmawiania z artystą na temat jego planów na najbliższą przyszłość i dowiedziałem się, że obecnie celem podróży Hofmannów nie jest już Filadelfja, gdzie przebywają podczas zimowego sezonu (Hofmann jest dyrektorem filadelfijskiego Instytutu muzycznego „Curtis"), ale wytworna miejscowość klimatyczna Camden, położona nad Atlantykiem na północ od N. Jorku. Tam mają Hofmannowie uroczą posiadłość i w niej spędzają lato razem z dziećmi. Artysta tęskni zawsze do tych chwil, które stanowią dla niego zasłużony odpoczynek po uciążliwych koncertach i pracy pedagogicznej u „Curtisa", a równocześnie dają mu możność kontynuowania prac nad wynalazkami technicznemi, które są drugą namiętnością „króla fortepianu". Nie każdy wie, że szereg pomysłów w konstrukcji nowoczesnego samochodu pochodzi z rąk, które kiedyindziej wyczarowują najwspanialszą muzykę, że umysł Hofmanna od najmłodszych lat równie silnie reagował na piękno tejże muzyki, jak i na głębie problemów technicznych. Dzięki tym zainteresowaniom Hofmann rozporządza dziś własnej konstrukcji ślizgowcem i żaglowcem, na których odbywa dalekie rejsy, sam je pilotując, podobnie jak sam był kierowcą samochodu przez siebie w całości zbudowanego już w pierwszych latach naszego stulecia, kiedy to odbył swą pierwszą wielką podróż po Stanach Zjednoczonych. Ostatnio Hofmann dokonał poważnego wynalazku w dziedzinie ogrzewania mieszkań, wprowadzając jako paliwo przy kaloryferach zamiast dotąd w Ameryce stosowanej drogiej ropy, specjalną mieszankę, znacznie tańszą i bardziej ekonomiczną.

W rozmowie ze mną mistrz Hofmann zapowiedział ponowny swój przyjazd do Polski już w przyszłym roku. Ta wiadomość wywoła w kołach muzycznych kraju napewno wielką radość — tak wielką, jak wielkiem jest uwielbienie nasze dla wspaniałej sztuki genjalnego pianisty.

Scott.

Najpopularniejszy aktor to — Samochód







Auto, szybki goniec miłości, wypoczywa w ustroniu pod kopułą kwitnących drzew.

Jan Kiepura i Marta Eggerth ślą uśmiech ze swojego auta.

Sięgnijmy pamięcią do filmów, które oglądaliśmy przed miesiącem, przed dwoma laty i przed laty piętnastu. I pomyślmy: czy pamiętamy film, w którym nie byłoby najpopularniejszego aktora filmowego: — samochodu? Oczywiście wyłączamy filmy historyczne, których akcja dzieje się za życia Kleopatry czy Hammurabiego, kiedy jeszcze samochodów zdaje się (?) nie znano. Pozatem jednak można śmiało zaryzykować twierdzenie, że samochód poprostu w filmie musi być. Tak jak w komedji salonowej francuskiej i farsie, musi być rola pokojówki (świat by się zawalił, gdyby w komedji francuskiej nie było pokojówki!), tak film współczesny obejść się nie może